


Commission économique pour l'Europe
Comité des transports intérieurs
Groupe de travail des transports par voie navigable
Soixante-sixième session

Genève, 12-14 octobre 2022

Rapport du Groupe de travail des transports par voie navigable sur sa soixante-sixième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–5	4
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)	6–8	4
III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)	9–15	5
IV. Promotion du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures (point 3 de l'ordre du jour)	16–47	6
A. Atelier sur le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures	16–23	6
B. Table ronde visant à faciliter l'harmonisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	24–47	7
V. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)	48–51	10
A. Suivi de la Conférence ministérielle internationale sur les liaisons par navigation intérieure	48–50	10
B. Faits récents et activités en cours dans le secteur du transport par voie navigable	51	11
VI. Réseau européen de voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)	52–58	11
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale	52–53	11
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)	54–56	11



C.	Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2).....	57–58	12
VII.	Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes (point 6 de l'ordre du jour)	59–60	12
VIII.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour).....	61–71	12
A.	Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6).....	62–66	12
B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2).....	67–69	13
C.	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2).....	70–71	13
IX.	Technologies, matériaux et équipements novateurs dans le domaine des transports par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour).....	72–78	14
X.	Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour).....	79–80	15
XI.	Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	81–87	15
A.	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (annexe de la résolution n° 58).....	81–82	15
B.	Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale.....	83–84	16
C.	Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe.....	85–87	16
XII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 11 de l'ordre du jour).....	88–89	16
XIII.	Statistiques des transports par voie navigable (point 12 de l'ordre du jour)	90–91	17
XIV.	Navigation de plaisance (point 13 de l'ordre du jour).....	92–96	17
A.	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4).....	92–94	17
B.	Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance	95–96	17
XV.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 14 de l'ordre du jour).....	97–100	18
A.	État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure.....	97–98	18
B.	Application des résolutions de la Commission économique pour l'Europe relatives à la navigation intérieure	99–100	18
XVI.	Règlement intérieur du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 15 de l'ordre du jour).....	101–103	18
XVII.	Thème général de la soixante-septième session du Groupe de travail (point 16 de l'ordre du jour).....	104–105	18
XVIII.	Liste provisoire des réunions prévues pour 2023 (point 17 de l'ordre du jour)	106	19

XIX.	Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour).....	107–108	19
	A. Cinquième manifestation d'étape du projet PLATINA 3	107	19
	B. Conférence sur les services d'information du Danube de 2022.....	108	19
XX.	Adoption du rapport (point 19 de l'ordre du jour).....	109–110	19

I. Participation

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable (ci-après dénommé « le Groupe de travail » ou « le SC.3 ») a tenu sa soixante-sixième session du 12 au 14 octobre 2022. Celle-ci s'est tenue sous forme hybride, à savoir en présentiel au Palais des Nations, à Genève, et à distance sur la plateforme Zoom, avec interprétation simultanée en anglais, français et russe.
2. Les représentants des pays suivants ont pris part aux travaux : Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Géorgie, Hongrie, Lettonie, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Tchéquie et Ukraine.
3. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont également participé à la session : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Des délégations du Conseil maritime baltique et international (BIMCO), de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), de l'Union européenne des transports fluviomaritimes (ERSTU), de l'International Chamber of Shipping (ICS), de l'International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) et de l'Union internationale d'assurances transports étaient présentes. Les délégations suivantes ont aussi pris part aux travaux, à l'invitation du secrétariat : Centre des technologies maritimes (Hambourg, Allemagne), Confederation of European Maritime Technology Societies (CEMT), Damen (Pays-Bas), European Boating Industry, Free Boating Association, Greater Caspian Association (Suisse), Association italienne du droit de la navigation intérieure, Université d'État d'économie et de droit de Khabarovsk, Ocean College de l'Université de Zhejiang (Chine), Syndicat des marins de Russie, Técnicas y Servicios de Ingeniería SL (Espagne) et Université des sciences appliquées de la Haute-Autriche.
4. M. F. Dionori, Chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session et souhaité la bienvenue aux participants en leur souhaitant de fructueux travaux.
5. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa soixante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/213, par. 88 et 89), M. S. Turf (Belgique) a présidé la soixante-sixième session du Groupe de travail et M^{me} L. Deraković-Rakas (Croatie) en a assuré la vice-présidence.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/216 et document informel SC.3 n° 1 (2022)

6. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire (ECE/TRANS/SC.3/216) sous réserve de modifications en cours de session : les alinéas a) « Cinquième manifestation d'étape du projet PLATINA 3 » et b) « Conférence sur les services d'information du Danube de 2022 » ont été ajoutés au point 18 de l'ordre du jour (Questions diverses). Le document informel SC.3 n° 1 (2022) a été ajouté à l'ordre du jour afin de faciliter la prise en compte des documents informels SC.3 n^{os} 2 à 7.
7. Conformément à la pratique établie, il a été convenu que seules les principales décisions figureraient dans le projet de rapport qui serait établi par le secrétariat et dont il serait donné lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec l'aide du secrétariat et diffusé après la session. L'ensemble des exposés présentés seraient mis à la disposition des délégations après la session.
8. Le Président a informé les participants qu'à partir de 2023, les sessions du SC.3 et du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) se tiendraient en présentiel au Palais des Nations et ne pourraient plus se tenir sous forme hybride.

III. Activités des organes de la Commission économique pour l'Europe présentant un intérêt pour le Groupe de travail (point 2 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/316 et Add.1 et 2, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et Add.1, ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82, ECE/ADN/60, ECE/ADN/63, ECE/TRANS/WP.5/72, ECE/TRANS/WP.6/183 et document informel SC.3 n° 6 (2022)

9. Le Groupe de travail a pris note des principales décisions l'intéressant que le Comité des transports intérieurs (CTI) de la Commission économique pour l'Europe (CEE) avait prises à sa quatre-vingt-quatrième session (22-25 février 2022), en particulier de la résolution ministérielle intitulée « En route pour une décennie au service de transports intérieurs et d'un développement durables » et de l'adoption de son mandat révisé.

10. Le secrétariat a informé le SC.3 de la lettre adressée par la Présidente du CTI et le Directeur de la Division des transports durables au Président du SC.3, dans laquelle ils invitaient celui-ci à apporter un appui et à contribuer aux principales décisions du CTI l'intéressant (document informel SC.3 n° 6 (2022)). Le SC.3 a noté que le CTI avait demandé : a) que les résultats de l'examen des défis liés à la COVID-19 et des mesures prises à cet effet soient pris en compte dans le cadre des travaux de ses organes subsidiaires ; b) qu'un rapport d'étape soit établi sur les mesures prises pour appliquer la Stratégie du CTI à l'horizon 2030 ; et c) que des contributions soient apportées dans le cadre de l'élaboration des documents suivants :

- Plan d'action de la CEE pour la sécurité routière, qui s'inscrira dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030, pour adoption par le CTI à sa quatre-vingt-cinquième session en 2023 ;
- Document sur les activités menées dans les domaines des technologies de l'information, de l'informatisation et des systèmes de transport intelligents ;
- Document du CTI sur les activités d'atténuation des changements climatiques et les solutions pragmatiques destinées au CTI et à ses organes subsidiaires.

11. Le Groupe de travail a décidé de compléter le Plan d'action pour la sécurité routière pour la période 2021-2030 par des actions visant à promouvoir un transfert modal du transport de marchandises de la route vers les voies navigables intérieures.

12. Le SC.3 a demandé au secrétariat de lui communiquer les informations nécessaires à l'élaboration des autres documents mentionnés par le CTI. Il a été convenu de maintenir ces points à l'ordre du jour et d'informer régulièrement le CTI des progrès réalisés.

13. Le Groupe de travail a pris note des informations sur les dernières activités et réalisations de la Réunion commune d'experts du Règlement annexé à l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (Comité de sécurité de l'ADN), qui avait tenu sa trente-neuvième session du 24 au 28 janvier 2022 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/80 et Add.1) et sa quarantième session du 22 au 26 août 2022 (ECE/TRANS/WP.15/AC.2/82), et du Comité d'administration de l'ADN, dont la vingt-septième session s'était tenue le 28 janvier 2022 (ECE/ADN/60) et la vingt-huitième session le 26 août 2022 (ECE/ADN/63).

14. Le Groupe de travail a également pris note des informations sur les résultats : a) de la soixante-treizième session du Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6), tenue du 15 au 17 juin 2022 ; et b) de la trente-cinquième session du Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports tenue à Genève du 5 au 7 septembre 2022, en particulier de l'atelier interrégional sur l'électrification de la mobilité urbaine.

15. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé du secrétariat sur la plateforme d'apprentissage en ligne consacrée à la connectivité des transports intérieurs et du commerce (LearnITC) et s'est félicité du lancement de cette plateforme. Au nom du Groupe de travail, le Président a encouragé les délégations à diffuser ces informations auprès des parties intéressées et à communiquer leurs observations au secrétariat.

IV. Promotion du développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures (point 3 de l'ordre du jour)

A. Atelier sur le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures

Document(s) : Document informel SC.3 n° 3 (2022)

16. Comme suite à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa soixantième session, l'atelier sur le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, organisé conjointement par les secrétariats du SC.3 et du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), s'est tenu le 12 octobre 2022. Il était axé sur la situation actuelle, le potentiel et les perspectives de développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures en Europe, dans la région caspienne et en Chine. Les participants ont été invités à répondre à un questionnaire à choix multiples.

17. Le Président a ouvert l'atelier et souligné l'importance de ce thème pour l'augmentation de la part modale du transport par voies navigables et l'intégration de ce mode de transport dans les chaînes logistiques du transport multimodal international. Les principaux intervenants étaient les suivants : M^{me} L. Roux (CCNR), M^{me} D. Beil (Université des sciences appliquées de la Haute-Autriche), M. M. Seitnepesov (Greater Caspian Association) et M. Xuehao Feng, (Ocean College de l'Université de Zhejiang).

18. Dans son exposé, M^{me} Roux a donné un aperçu du transport de conteneurs sur les voies navigables européennes, en particulier sur le Rhin. Elle a commencé par présenter la situation générale du transport de marchandises par voie navigable en 2021, marquée par une forte reprise dans de nombreux segments. Toutefois, les performances du transport n'avaient pas atteint le niveau antérieur à la pandémie. M^{me} Roux a mentionné les caractéristiques particulières et les tendances du transport européen de conteneurs et des liaisons entre les ports et l'arrière-pays, en mettant en évidence les principales tendances en ce qui concerne : a) le transport de conteneurs par voie navigable par pays dans l'Union européenne au cours de la période 2007-2021 ; et b) le transport de conteneurs sur le Rhin de 2009 à 2021. Elle a également fourni une analyse détaillée des facteurs responsables de la baisse des volumes constatée ces dernières années. Elle a poursuivi son exposé avec quelques conclusions sur la situation actuelle du transport de conteneurs en Europe et sur le Rhin et les principaux facteurs qui influaient sur son fonctionnement, et a évoqué les nouvelles possibilités qui s'offraient à ce mode de transport dans les zones urbaines ainsi que le potentiel que présentait celui-ci pour le Danube et pour le transport continental.

19. M^{me} Beil a présenté un exposé sur les perspectives et les potentiels du transport conteneurisé sur le Danube et le projet de réseau européen de transport par voie navigable intérieure collaboratif axé sur l'innovation (IW-NET). Elle a indiqué que le Danube était très sous-exploité et qu'un certain nombre d'initiatives et de projets étaient en cours pour améliorer son exploitation. Le projet IW-NET, réalisé dans le cadre du programme Horizon 2020 avec la participation de 26 partenaires, visait à mettre en place un processus d'optimisation multimodale dans l'ensemble du système de transport de l'Union européenne, à augmenter la part modale du transport par voies navigables et à réduire les émissions dues aux transports. Un volet important du projet est le Danube Living Lab, axé sur : a) l'analyse des infrastructures portuaires ; b) la conception de nouvelles barges adaptées aux basses eaux ; et c) la mise au point d'un outil de visualisation des goulets d'étranglement. M^{me} Beil a souligné les progrès réalisés concernant le Danube, notamment un projet pilote portant sur le transport conteneurisé, et a présenté quelques conclusions sur les moyens de faciliter le développement de ce mode de transport dans la région du Danube.

20. M. Seitnepesov a présenté un exposé sur les perspectives du transport de conteneurs dans la région de la Caspienne. Il a présenté les principaux faits, en mettant l'accent sur la situation actuelle caractérisée par l'insuffisance du transport de conteneurs au-delà de la région, ce qui entraînait l'accumulation de conteneurs abandonnés dans la région et les problèmes économiques et écologiques qui en découlaient. La Greater Caspian Association et ses membres travaillaient sur d'éventuelles solutions, à savoir notamment : a) la récupération,

la réparation et la réutilisation des conteneurs ; et b) la création de couloirs multimodaux qui relieraient l'Asie centrale et l'Europe orientale au reste du monde. L'une des solutions possibles pourrait consister à développer le transport de conteneurs sur le tronçon navigable de l'Amou-Daria. L'intervenant a évoqué les difficultés et les goulets d'étranglement concernant les couloirs proposés et a souligné le potentiel des couloirs existants qui pourrait être exploité pour améliorer cette situation, notamment la transition numérique.

21. M. Xuehao Feng a consacré son exposé au thème du développement durable et innovant du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures. Il a mis en lumière la situation actuelle et les tendances du transport par voie navigable en Chine, et l'augmentation du volume des échanges commerciaux entre la Chine et l'Union européenne au cours des dernières années. Il a ensuite abordé la question des conteneurs pliables et des avantages qu'ils présentaient pour le repositionnement des conteneurs vides sur les voies navigables, compte tenu de la hauteur libre sous pont limitée et des restrictions dans les écluses, et a fait part de certains résultats et conclusions de l'étude réalisée par l'Ocean College. Il s'est ensuite penché sur : a) les avantages de la conteneurisation des marchandises en vrac sur les voies navigables, en s'inspirant de l'expérience des ports chinois ; et b) les difficultés rencontrées ainsi que des propositions de mesures visant à rendre ce mode de transport plus efficace, qui avaient été appliquées aux voies navigables chinoises, mais qui pourraient également être pertinentes pour l'Europe et le monde entier. Ces propositions portaient notamment sur les principes de l'« économie de partage », les nouvelles technologies et le réseau logistique intelligent, y compris les petites entreprises de logistique et les ports fluviaux.

22. Les exposés ont été suivis de questions sur : a) la transformation des chaînes d'approvisionnement et ses incidences sur le transport par voie navigable ; b) les effets des faibles hauteurs d'eau sur le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures et les mesures d'adaptation ; et c) les perspectives des liaisons entre les ports et l'arrière-pays et des chaînes multimodales en Chine. Le Président, la CCNR, l'Ocean College et le secrétariat ont participé à ces échanges.

23. Au nom du SC.3 et du WP.24, le Président a remercié les intervenants pour l'excellente qualité de leurs exposés et les a invités à participer aux sessions à venir du SC.3.

B. Table ronde visant à faciliter l'harmonisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes concernant le transport combiné par voie navigable avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/1-ECE/TRANS/WP.24/2022/14,
ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15,
ECE/TRANS/SC.3/2022/3-ECE/TRANS/WP.24/2022/16

24. Comme suite à la demande faite par le WP.24 à sa soixante-quatrième session et appuyée par le SC.3/WP.3 à ses soixantième et soixante et unième sessions, les délégations ont participé à une table ronde organisée conjointement par le SC.3 et le WP.24 en vue de faciliter l'harmonisation du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable avec l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN). La Présidente du WP.24, M^{me} J. Elsinger (Autriche), qui était la modératrice, a ouvert la table ronde, expliqué le contexte et l'objectif du débat, et présenté les documents de travail élaborés par le secrétariat. Celui-ci a présenté des diapositives sur chacun des sujets comme base de discussion.

25. Les sujets abordés durant la table ronde ont été les suivants :

- Le potentiel du transport combiné par voie navigable ;
- Les meilleures pratiques et les enseignements à retenir ;
- Le cadre juridique : obstacles à l'adhésion et à l'application ;

- L'utilisation efficace des outils de suivi de l'application ;
- L'harmonisation des deux instruments.

26. Le Président du SC.3 a présenté une vue d'ensemble des conclusions de l'atelier et a résumé les points forts, les points faibles, les possibilités et les menaces mentionnés par les intervenants s'agissant du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures.

27. Les participants ont procédé à un échange de vue sur chacun des sujets. Le secrétariat a donné un aperçu des réponses au questionnaire à choix multiples, en tenant compte des résultats de l'atelier.

28. Cinquante-cinq pour cent des personnes interrogées avaient indiqué que les voies navigables intérieures européennes avaient atteint leur potentiel en ce qui concerne le transport de conteneurs.

29. Pour ce qui est du potentiel des voies navigables intérieures et de certains parcours côtiers en termes de soutien au transport de conteneurs sur les liaisons de transport Europe-Asie :

- La moitié des personnes interrogées étaient d'avis que certaines voies navigables intérieures présentaient bien un potentiel qui devrait être exploité à l'avenir, et 40 % d'entre elles étaient d'avis qu'il pourrait exister un potentiel et que cette question devait être approfondie ;
- Quarante pour cent d'entre elles considéraient que certains parcours côtiers présentaient un potentiel inexploité qui devrait être utilisé à l'avenir.

30. Quarante-trois pour cent des personnes interrogées ont indiqué que le transport de conteneurs sur les voies navigables de leur pays servait à la fois pour le transport intérieur et le transit, et 36 % d'entre elles ont indiqué que ce mode de transport n'était pas utilisé du tout ou que sa part était insignifiante. Trente-trois pour cent des personnes interrogées étaient d'avis que ce mode de transport était susceptible de se développer davantage dans les années à venir.

31. Parmi les avantages du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, les points suivants ont été mentionnés :

- Plus grande capacité de trafic (61 % des personnes interrogées) ;
- Réduction des coûts (50 %) ;
- Réduction des émissions de carbone (46 %) ;
- Sécurité du transport des marchandises (36 %).

32. Parmi les difficultés auxquelles devait faire face le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures, les points suivants ont été mentionnés :

- Infrastructures insuffisantes pour la manutention des conteneurs dans les ports (61 % des personnes interrogées) ;
- Faibles hauteurs d'eau sur les voies navigables intérieures (50 %) ;
- Faible taux de conteneurisation, caractère saisonnier du transport par voie navigable et nombre insuffisant de navires spécialisés pour le transport de conteneurs (40 %) ;
- Absence de gestion centralisée sur certains couloirs de transport (36 %).

33. Selon la moitié des personnes interrogées, il était probable qu'on enregistre une augmentation de la part du transport de conteneurs sur les voies navigables, y compris la navigation fluviomaritime, à moyen terme.

34. Parmi les conditions qui pourraient être requises pour développer le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures et les parcours côtiers, les exemples suivants ont été cités :

- Augmentation du nombre de terminaux à conteneurs (57 % des personnes interrogées) ;

- Adoption de mesures visant à inciter les chargeurs et les transitaires à mieux utiliser les voies navigables pour le transport combiné (54 %) ;
- Conception et construction de nouveaux modèles de barges (50 %) ;
- Adoption de mesures de soutien économique supplémentaires visant à réduire les coûts des opérations de transport combiné (46 %) ;
- Mise en place d'une collaboration mutuellement bénéfique avec les autres modes de transport (43 %) ;
- Création de lignes régulières de transport de conteneurs (32 %).

35. Les participants ont également indiqué que le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables pourrait être facilité par : a) des investissements dans les infrastructures, l'amélioration du cadre réglementaire et la gestion des eaux ; et b) le renforcement de la coopération entre tous les acteurs de la chaîne d'approvisionnement de conteneurs.

36. La moitié au moins des personnes interrogées sont convenues que les meilleures pratiques pourraient être les suivantes : a) la mise en place de stratégies multimodales globales qui tiennent compte du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures ; b) le renforcement du rôle des ports en tant que nœuds multimodaux ; et c) l'optimisation de la chaîne logistique entre les ports. Les participants ont également évoqué le transport multimodal dans la partie méridionale le long des itinéraires fluvio-maritimes avec un accès à la route maritime du Nord et le rôle d'une coopération renforcée entre les principaux acteurs, notamment en ce qui concerne la sensibilisation, l'amélioration de la planification et la consolidation des itinéraires sous la forme de nœuds de transport, ainsi que la coopération entre les exploitants de barges fluviales en vue d'optimiser la capacité des bateaux.

37. Au moins un tiers des personnes interrogées sont convenues que les enseignements tirés de l'expérience pourraient inclure : a) la contribution du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures au renforcement de la résilience de la chaîne d'approvisionnement en cas de perturbations du transport ferroviaire/routier ; b) le développement du transport par voie navigable comme condition préalable à l'expansion du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures ; et c) le besoin urgent d'adapter le transport par voie navigable aux changements climatiques pour assurer un transport combiné sans discontinuité. En outre, il a été indiqué qu'il n'existait pas de solution de rechange aux voies navigables intérieures pour le transport de cargaisons spéciales hors gabarit.

38. Trente-six pour cent des personnes interrogées étaient d'avis que le cadre juridique international existant était suffisant pour le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures. En outre, le cadre satisfaisait 60 % des besoins du secteur, et 29 % des personnes interrogées estimaient que 80 % des besoins étaient satisfaits. Le taux de satisfaction moyen était de 62 %.

39. Les personnes interrogées ont indiqué ce qui pourrait être fait, selon eux, pour améliorer le cadre juridique international afin de mieux soutenir le transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures.

40. Parmi les obstacles à l'adhésion au Protocole à l'AGTC concernant le transport combiné par voie navigable, les points suivants ont été mentionnés :

- Le fait que le pays n'avait pas adhéré à l'AGTC (29 % des personnes interrogées) ;
- La charge administrative supplémentaire (29 %) ;
- Le manque d'information sur l'Accord, son but et ses avantages, et le manque de coordination entre les autorités et les institutions aux niveaux national et local (25 %) ;
- Les difficultés que posait la révision de la législation nationale et l'absence de séparation des compétences entre les organismes (21 %).

41. En ce qui concerne les plans nationaux pour le développement du transport combiné sur les voies navigables intérieures :

- 32 % des personnes interrogées ont indiqué qu'un tel plan avait été adopté en tant que document distinct ;
- 29 % d'entre elles ont mentionné que cela pourrait être envisageable, mais que ce n'était pas prévu pendant la période à venir ;
- 25 % d'entre elles ont indiqué qu'un tel plan figurait parmi les mesures politiques nationales visant à promouvoir le transport intermodal.

42. Vingt-cinq pour cent des personnes interrogées ont déclaré que dans leur pays, le développement des actifs de transport combiné faisait l'objet d'un suivi pour le transport combiné ou le transport conteneurisé dans son ensemble, sans que l'accent soit mis sur les voies navigables intérieures.

43. Les participants ont complété les réponses au questionnaire à choix multiples en communiquant des informations sur les résultats obtenus au niveau national.

44. Les participants ont estimé qu'il était souhaitable de veiller à ce que les deux instruments juridiques soient harmonisés. Ils sont convenus que la meilleure façon d'y parvenir serait que le SC.3 et le WP.24 assurent conjointement la gestion ou le suivi des deux instruments.

45. Les participants ont recommandé au WP.24 d'appliquer le plan d'action pour l'adhésion au Protocole concernant le transport combiné par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/2022/3-ECE/TRANS/WP.24/2022/16).

46. Les participants ont également recommandé aux deux groupes de travail d'approuver le projet de résolution du CTI intitulé « Faciliter le développement du transport de conteneurs sur les voies navigables intérieures » (ECE/TRANS/SC.3/2022/2-ECE/TRANS/WP.24/2022/15) afin qu'il soit transmis au CTI pour adoption à sa quatre-vingt-cinquième session. Si des modifications devaient être apportées au projet, les deux groupes de travail pourraient se mettre d'accord par correspondance dans les deux semaines suivant la soixante-cinquième session du WP.24, qui se tiendrait du 17 au 21 octobre 2022.

47. Le SC.3 a approuvé le projet sans formuler de commentaires.

V. Situation actuelle et tendances du transport par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)

A. Suivi de la Conférence ministérielle internationale sur les liaisons par navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/4, ECE/TRANS/SC.3/2022/5

48. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les Gouvernements du Bélarus, de la Belgique, de la Croatie et de la Slovaquie sur les progrès accomplis dans l'application de la Déclaration ministérielle de Wrocław, telles que présentées dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2022/4 et ECE/TRANS/SC.3/2022/5. La Belgique a complété ces informations par des mises à jour relatives aux projets de navigation intelligente, aux essais pilotes réalisés sur le Rhin et à ceux concernant les bateaux transportant des marchandises dangereuses, ainsi qu'aux règlements techniques. Le SC.3 a remercié les délégations pour les réponses détaillées apportées au questionnaire. Le secrétariat a été prié de communiquer les informations pertinentes au CTI.

49. Le SC.3 a encouragé les autres pays à transmettre au secrétariat les réponses au questionnaire sur l'application de la Déclaration ministérielle de Wrocław.

50. Le SC.3 a également encouragé les pays à poursuivre leurs efforts en vue d'appliquer la Déclaration ministérielle.

B. Faits récents et activités en cours dans le secteur du transport par voie navigable

51. Le Groupe de travail a pris note des informations ci-après concernant la situation actuelle, les tendances et les projets en cours dans le domaine de la navigation intérieure, présentées par le secrétariat : a) discussions en cours dans le secteur sur l'harmonisation du pacte vert pour l'Europe avec la stratégie de mobilité durable et intelligente de l'Union européenne et le paquet « Ajustement à l'objectif 55 » ; et b) approbation des 41 premiers projets importants d'intérêt européen commun (PIEEC) sur l'hydrogène. Ces projets couvriront une grande partie de la chaîne de valeur de l'hydrogène, notamment la production d'hydrogène, les piles à combustible, le stockage, le transport et la distribution de l'hydrogène, ainsi que les applications destinées aux utilisateurs finaux dans le secteur de la mobilité.

VI. Réseau européen de voies navigables (point 5 de l'ordre du jour)

A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale

Document(s) : ECE/TRANS/120/Rev.4

52. Le Groupe de travail a échangé des informations sur : a) les modifications qui pourraient être apportées à l'AGN ; et b) les progrès réalisés par les États en vue de leur adhésion à l'Accord et de son application. Le secrétariat a informé le SC.3 que jusqu'alors, il n'avait reçu aucun amendement à apporter à l'AGN.

53. Le secrétariat a déclaré que les Parties contractantes au Protocole à l'AGTC qui n'avaient pas encore adhéré à l'AGN pourraient souhaiter le faire. Le SC.3 lui a demandé d'étudier cette question. Au nom du SC.3, le Président a encouragé les pays à adhérer à l'AGN ou à le ratifier, s'ils ne l'avaient pas encore fait. Il a rappelé aux Parties contractantes à l'AGN la procédure d'introduction d'amendements à l'AGN et les a encouragées à soumettre les mises à jour en temps voulu, afin de tenir l'Accord à jour.

B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.3 et Amend.1 à 4,
ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/20 et Corr.1

54. Le SC.3 a pris note de la proposition faite par la Croatie de modifier la rubrique « E 80-08 Drava » de l'annexe I du Livre bleu comme suit : « de l'embouchure (son confluent avec le Danube) au port de Nemetin, Osijek ». Le secrétariat a indiqué que la modification proposée pourrait également être pertinente pour l'AGN.

55. Le Groupe de travail a approuvé l'amendement à la troisième édition révisée du Livre bleu, adopté à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa soixante et unième session et complété par la proposition de la Croatie, en tant qu'amendement 5.

56. Le SC.3 a pris note des informations sur l'état d'avancement des projets de développement des infrastructures de transport par voie navigable au Bélarus, en Belgique, en Croatie et en Slovaquie (ECE/TRANS/SC.3/2022/4), fournies par le secrétariat et complétées par la Belgique en ce qui concerne les travaux de modernisation du canal Albert, qui devraient être achevés en 2023.

C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (résolution n° 49, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.2

57. Le SC.3 a pris note des modifications ci-après que la Serbie a proposé d'apporter à la liste des goulets d'étranglement stratégiques pour la section serbe du Danube et de la Sava :

- Danube (E 80)
 - Faible hauteur sous le pont ferroviaire à Bogojevo, *remplacer* « 8,15 m » *par* « 8,80 m ».
 - *Supprimer* le goulet d'étranglement à Novi Sad (faible hauteur sous un pont routier/ferroviaire temporaire).
- Sava (E 80-12), *remplacer* « de l'embouchure » *par* « du km 81 ».

58. Le SC.3 a décidé d'intégrer ces modifications dans l'amendement suivant à l'annexe de la résolution n° 49 et dans la quatrième révision du Livre bleu.

VII. Proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes (point 6 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/4

59. Le Président a informé le Groupe de travail de la situation actuelle concernant la proposition relative à une nouvelle classification des voies navigables européennes soumise par l'Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales, et en particulier des questions en suspens qui devaient être résolues avant que le groupe d'experts ne puisse commencer à examiner la proposition.

60. Le SC.3 a décidé de reporter la réunion du groupe d'experts au premier semestre de 2023 et a demandé au secrétariat de prendre les dispositions nécessaires pour l'organisation de cette réunion.

VIII. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 7 de l'ordre du jour)

61. Le SC.3 a pris note du rapport du Président du SC.3/WP.3, M. I. Ignatov (Bulgarie), sur les principaux résultats des activités menées par le SC.3/WP.3 en 2021, et a approuvé les rapports des soixantième et soixante et unième sessions du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122).

A. Code européen des voies de navigation intérieure (résolution n° 24, révision 6)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.6, ECE/TRANS/SC.3/2022/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/5 et document informel SC.3 n° 4 (2022).

62. Le Groupe de travail a approuvé le projet de questionnaire concernant l'actualisation du document relatif à l'application de la sixième édition révisée du Code européen des voies de navigation intérieure, adopté à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa soixantième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 53). Le secrétariat a été prié d'envoyer le questionnaire et de recueillir les informations auprès des États membres et des commissions fluviales, à partir de 2023.

63. Le Groupe de travail a pris note de l'affiche relative à la sixième édition révisée du CEVNI, établie dans les trois langues par la Serbie, et des informations supplémentaires fournies par ce pays. Au nom du SC.3, le Président a remercié la Serbie pour son excellent

travail et l'appui qu'elle avait apporté aux activités du Groupe de travail en diffusant des informations sur la sixième édition révisée du CEVNI.

64. Le SC.3 a pris note des récents amendements au Règlement de police pour la navigation de la Moselle, soumis par la Commission de la Moselle (ECE/TRANS/SC.3/2022/6) et a décidé de faire transmettre ces informations au Groupe d'experts du CEVNI.

65. Le SC.3 a décidé que la trente-huitième réunion du Groupe d'experts du CEVNI se tiendrait juste avant la soixante-deuxième session du SC.3/WP.3 en février 2023.

66. La Belgique a communiqué au SC.3 des informations relatives à l'élaboration de règlements relatifs à la navigation automatisée sur les voies navigables intérieures. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction la proposition de la Belgique d'inscrire ce point à l'ordre du jour du Groupe d'experts du CEVNI et a invité ce pays à transmettre cette proposition au SC.3/WP.3 à sa soixante-deuxième session.

B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.2 et Amend.1 à 3,
ECE/TRANS/SC.3/2022/7, et document informel SC.3 n° 7 (2022)

67. Le Groupe de travail a adopté en tant que résolution n° 104 les amendements à l'annexe de la résolution n° 61 (révision 2) que le SC.3/WP.3 avait approuvés à titre préliminaire à sa soixante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/2022/7).

68. Le Groupe de travail a pris note de la communication transmise au secrétariat par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) sur les dispositions relatives au stockage du méthanol, introduites dans le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ES-TRIN). Ces dispositions pourraient servir de base à l'élaboration des règles de navigation relatives à l'utilisation des carburants de remplacement. Le SC.3 a demandé au secrétariat d'établir un document de travail pour la soixante-deuxième session du SC.3/WP.3.

69. Le SC.3 a pris note des informations sur l'édition 2023 de l'ES-TRIN adoptée le 13 octobre 2022. La nouvelle version du Standard entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de poursuivre les travaux d'harmonisation de l'annexe à la résolution n° 61 avec l'ES-TRIN.

C. Prévention de la pollution des eaux par les bateaux (résolution n° 21, révision 2)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/179/Rev.1 et Add.1, et ECE/TRANS/SC.3/2022/8

70. Le Groupe de travail a pris note de la version révisée des Recommandations relatives à l'organisation de la collecte des déchets des bateaux naviguant sur le Danube, adoptée par la Commission du Danube à sa quatre-vingt-dix-septième session le 15 juin 2022 (ECE/TRANS/SC.3/2022/8). Il a relevé que la version révisée des Recommandations comprenait le Modèle de carnet de contrôle des eaux usées, proposé par le Groupe d'experts du CEVNI à sa trente-troisième réunion et transmis au SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/3). Il a demandé au SC.3/WP.3 de poursuivre ses travaux sur cette question en vue de l'introduire dans le CEVNI en tant que nouvelle annexe.

71. Le SC.3 a été informé par le secrétariat qu'aucune mise à jour à la liste des stations de réception pour le transbordement des déchets provenant de bateaux n'était disponibles (appendice à l'annexe à la résolution n° 21, révision 2).

IX. Technologies, matériaux et équipements novateurs dans le domaine des transports par voie navigable (point 8 de l'ordre du jour)

72. Comme suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/215, par. 98), les participants à la session ont pris part au débat sur les technologies, matériaux et équipements novateurs dans le domaine des transports par voie navigable. Les principaux intervenants étaient M. M. Krause (Centre des technologies maritimes), M. D. Galochkin (Société de classification russe), MM. A. Alvarez Castro et C. García Pariente (Técnicas y Servicios de Ingeniería SL) et M. J. Kalis (Damen, Pays-Bas).

73. M. Krause a présenté un exposé sur les principaux résultats du projet de réalisation et de démonstration de solutions matérielles avancées pour des navires durables et efficaces (RAMSSES). Ce projet visait à améliorer la durée de vie des navires tout en réduisant leur empreinte écologique grâce à des matériaux et structures innovants permettant d'alléger les parties structurelles stratégiques des navires et d'améliorer les performances mécaniques de ces parties. M. Krause a présenté deux cas de démonstration de systèmes modulaires légers et de composants en matériaux composites reposant sur de nouvelles architectures de fibres, de nouvelles solutions d'assemblage, la mise à l'échelle de la technologie de l'infusion et d'autres technologies modernes. Ces démonstrations étaient destinées à un large éventail de bateaux, tels que les bateaux à passagers, les navires rouliers, les transbordeurs électriques, les bateaux de plaisance et les bateaux polyvalents. M. Krause a souligné les avantages que présentaient les matériaux composites pour la construction et l'exploitation des bateaux, les enseignements à retenir et les recommandations formulées pour la suite des travaux, y compris le dialogue en cours avec l'Organisation maritime internationale (OMI).

74. L'exposé de M. Galochkin a porté sur l'utilisation de matériaux, d'équipements et de technologies novateurs pour la construction de bateaux destinés aux voies navigables russes. M. Galochkin a souligné que l'un des premiers rôles de la Société de classification russe concernait l'utilisation de matériaux composites polymères lors de la construction de la coque et a donné l'exemple d'un bateau à passagers de type catamaran dont la coque était en matériau composite. Il a également mis en évidence : a) les projets de recherche menés par l'Université technique maritime d'État de Saint-Petersbourg sur les technologies additives pour des composants de forme complexe de haute précision utilisés dans les bateaux ; et b) des essais pilotes de bateaux d'excursions journalières utilisant des installations d'alimentation en gaz naturel liquéfié et à piles à combustible à hydrogène. Pour conclure, il a souligné que les sociétés de classification étaient chargées de promouvoir des approches novatrices, d'améliorer le cadre réglementaire et d'appuyer le progrès technique dans le secteur.

75. L'exposé présenté par MM. Alvarez Castro et García Pariente était consacré aux résultats du projet FIBRESHIP relatif à l'ingénierie, à la production et à la gestion du cycle de vie pour la construction de navires de grande longueur entièrement à base de fibres. Ce projet a pour objectif d'étudier la faisabilité de l'utilisation de la technologie composite pour la conception et la construction de navires de commerce de plus de 50 m de long et de créer de nouveaux débouchés commerciaux. Il porte essentiellement sur les navires de commerce légers, les bateaux à passagers, les bateaux de plaisance et les navires spéciaux. Les intervenants ont mis en lumière les principaux résultats et conclusions du projet en ce qui concerne : a) la sélection des matériaux optimaux pour une utilisation en milieu marin ; b) l'adoption d'une nouvelle approche pour le classement des cloisonnements d'incendie ; c) l'élaboration de critères de performance et de nouvelles méthodes d'inspection ; et d) la nécessité d'adapter les chantiers navals à la construction de bateaux de grande taille.

76. Dans son exposé, M. Kalis a abordé la question des technologies numériques dans la construction navale et a souligné les résultats du projet NAVAIS relatif à la conception de navires de pointe innovants à valeur ajoutée. Ce projet visait à développer des familles et lignes de produits reposant sur une plateforme pour des navires ayant un faible impact sur l'environnement et dont l'architecture modulaire permettrait de configurer les produits et de réutiliser les informations techniques. Il porte sur les transbordeurs pour passagers et véhicules et les bateaux de servitude polyvalents. M. Kalis a mis en évidence les stratégies de mise en place de la plateforme, les principes fonctionnels et d'architecture informatique,

les principes de modularité et l'approbation réglementaire, a démontré comment les résultats du projet pouvaient être appliqués dans le secteur de la navigation intérieure aux fins de la conception d'un bateau de servitude et a conclu son intervention en évoquant les perspectives d'utilisation commerciale.

77. Des questions ont ensuite été posées et un débat a eu lieu au sujet des perspectives d'utilisation de technologies novatrices dans le domaine de la navigation intérieure et de l'élaboration du cadre réglementaire régissant leur application commerciale. Le Président, le Centre des technologies maritimes, Damen et le secrétariat ont participé à ce débat.

78. Au nom du Groupe de travail, le Président a remercié les intervenants pour la qualité de leurs exposés.

X. Glossaire du transport par voie navigable (point 9 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/9 et documents informels SC.3 n^{os} 2 et 5 (2022)

79. Le SC.3 a été informé par le secrétariat des progrès réalisés en ce qui concerne la finalisation du projet de glossaire des termes et définitions relatifs au transport par voie navigable, approuvé à titre préliminaire par le SC.3/WP.3 à sa soixante et unième session : a) la table des matières, l'introduction et la liste des abréviations, telles qu'elles figurent dans le document ECE/TRANS/SC.3/2022/9 ; b) le projet synthétique modifié conformément aux décisions du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 75 à 80), tel qu'il figure dans les documents informels SC.3 n^{os} 2 et 5 (2022) ; et c) la numérotation des termes.

80. Le Groupe de travail a approuvé les propositions du secrétariat. Il a approuvé le glossaire et a demandé au secrétariat de le publier.

XI. Promotion des services d'information fluviale ainsi que d'autres technologies de l'information et des communications dans le domaine de la navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)

A. Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables (annexe de la résolution n^o 58)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1 et Amend.1, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/13

81. Le Groupe de travail a confirmé la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa soixante et unième session d'approuver la structure de l'annexe de la résolution n^o 58 et les définitions relatives aux services de trafic fluvial (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 67). La Fédération de Russie a formulé des observations sur le projet et a demandé au secrétariat de suivre la proposition de modification de la structure telle que proposée à la soixante et unième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 66) lors des travaux futurs sur le projet.

82. Le SC.3 a prié le secrétariat d'élaborer la proposition de révision de l'annexe pour la soixante-deuxième session du SC.3/WP.3.

B. Autres résolutions de la Commission économique pour l'Europe intéressant les services d'information fluviale

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/156/Rév.4, ECE/TRANS/SC.3/176/Rév.2, ECE/TRANS/SC.3/198/Rév.1, ECE/TRANS/SC.3/199/Rév.1 et Amend.1, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2022/14

83. Le secrétariat a rappelé le débat tenu aux soixantième et soixante et unième sessions du SC.3/WP.3 sur d'éventuelles activités visant à maintenir la pertinence des résolutions pour les services d'information fluviale (SIF), en tant qu'instruments évolutifs (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/120, par. 72, et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/122, par. 69).

84. Le SC.3 a demandé au secrétariat : a) de poursuivre les travaux d'alignement des résolutions intéressant les SIF sur le Standard européen pour les services d'information fluviale (ES-RIS) ; b) de poursuivre l'harmonisation de l'ES-RIS avec le Code européen de la signalisation et du balisage des voies navigables (résolution n° 90) ; et c) d'établir éventuellement un document pour les sessions du SC.3/WP.3 prévues en 2023.

C. Autres activités visant à promouvoir le développement des services d'information fluviale en Europe

85. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par la Tchéquie sur l'avancement du déploiement des SIF.

86. Le SC.3 a pris note des informations concernant l'édition 2023 de l'ES-RIS, adoptée le 13 octobre 2022. La nouvelle version du Standard entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

87. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur : a) la Semaine des SIF du CESNI qui se tiendrait en ligne du 22 au 25 novembre 2022 à Strasbourg (France) ; et b) la plateforme de consultation des utilisateurs organisée par l'Agence de l'Union européenne pour le programme spatial dans le cadre de l'édition 2022 de la semaine européenne de l'espace qui avait eu lieu à Prague du 3 au 6 octobre 2022 sous une forme hybride et qui comprenait une session sur les voies maritimes, les voies navigables intérieures, la pêche et l'aquaculture.

XII. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure (point 11 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/184 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2021/10

88. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les activités en cours au sein de l'Union européenne et du CESNI dans ce domaine, notamment en ce qui concerne : a) le dialogue social, visant à rendre le secteur plus attractif pour les travailleurs, sur la future réglementation de l'Union européenne en matière d'effectifs, la préparation du contrôle d'aptitude et le module 3 relatif aux emplois et compétences du projet PLATINA 3 ; et b) le séminaire en ligne sur les résultats du projet « Competence Based Education and Training for Inland Navigation » (COMPETING).

89. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat pour les informations actualisées et l'a prié de poursuivre ses travaux sur la mise à jour des dispositions de l'annexe de la résolution n° 31 sur la base des exigences en matière de qualifications professionnelles énoncées dans le Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure (ES-QIN) et des réglementations nationales des États membres.

XIII. Statistiques des transports par voie navigable (point 12 de l'ordre du jour)

90. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé de M. A. Blackburn, secrétaire du Groupe de travail des politiques de coopération en matière de réglementation et de normalisation (WP.6), sur les progrès réalisés dans le recensement des voies navigables E, en particulier s'agissant de la visualisation des volumes du transport par voie navigable. Des questions ont été posées et un débat a eu lieu.

91. Les délégations ont été invitées à fournir au secrétariat des informations sur : a) les obstacles à l'augmentation du volume de transport par voie navigable ; et b) les données manquantes dans les statistiques d'Eurostat pour étendre la carte à l'ensemble de la région de la CEE.

XIV. Navigation de plaisance (point 13 de l'ordre du jour)

A. Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (résolution n° 40, révision 4)

Documents : ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et ECE/TRANS/SC.3/2022/10

92. Le SC.3 a pris note des mises à jour apportées à l'annexe IV de la résolution n° 40 (ECE/TRANS/SC.3/2022/10) et a demandé au secrétariat d'inclure ces informations dans l'annexe.

93. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par la Croatie sur le règlement relatif à l'équipage des bateaux et des matériels flottants de la navigation intérieure, en vigueur depuis le 6 octobre 2022. Ce règlement contient des dispositions actualisées concernant la délivrance du certificat international de conducteur de bateau de plaisance : ce certificat est délivré à la demande d'une personne ayant passé avec succès l'examen prescrit en République de Croatie et obtenu un certificat d'aptitude en tant que conducteur de bateau, à condition que le demandeur : a) remplisse les conditions prescrites en matière de santé visuelle et auditive ; et b) ait réussi un examen pratique tel que prévu par le règlement.

94. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat sur le cours en ligne intitulé « Certificat international de compétence de conducteur de bateau de plaisance ».

B. Activités du groupe de travail informel de la navigation de plaisance

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/11

95. Le Groupe de travail a pris note des informations fournies par le secrétariat sur les résultats de la septième réunion du groupe de travail informel de la navigation de plaisance, tenue en ligne le 10 octobre 2022 à Genève.

96. Le SC.3 a été invité à examiner le projet de deuxième révision des Directives concernant la résolution n° 40, finalisé par le groupe de travail informel de la navigation de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/2022/11) sur la base des demandes de renseignements reçues par le secrétariat de la part de plaisanciers en 2020 et en 2021 et aligné sur la terminologie utilisée dans la résolution n° 40. La Belgique a formulé des observations sur le projet et le SC.3 l'a invitée à transmettre ces observations au secrétariat et à revenir sur le projet à sa session suivante.

XV. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure (point 14 de l'ordre du jour)

A. État des conventions et accords internationaux portant sur la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/12

97. Le Groupe de travail a pris note des informations sur l'état actuel des instruments juridiques relatifs à la navigation intérieure, décrit dans le document ECE/TRANS/SC.3/2022/12. Les gouvernements ont été invités à tenir le secrétariat informé de toute modification (correction ou ajout) à apporter à ce document.

98. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements qui ne l'auraient pas encore fait à adhérer aux conventions et accords de l'ONU intéressant la navigation intérieure.

B. Application des résolutions de la Commission économique pour l'Europe relatives à la navigation intérieure

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/13

99. Le SC.3 a pris note de la liste actualisée des résolutions de la CEE relatives à la navigation intérieure, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/2022/13, et a examiné la proposition du secrétariat visant à améliorer le suivi de l'application des résolutions et leur efficacité, faisant suite à la décision prise par le SC.3 à sa soixante-cinquième session (ECE/TRANS/SC.3/215, par. 95). Il a approuvé les critères supplémentaires proposés pour le suivi de l'application de ses résolutions (ECE/TRANS/SC.3/2022/13).

100. Le SC.3 a encouragé les pays qui n'appliquaient pas encore les résolutions du SC.3 à le faire.

XVI. Règlement intérieur du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 15 de l'ordre du jour)

Document(s) : ECE/TRANS/SC.3/2022/14

101. Le SC.3 a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de l'approbation par le Conseil économique et social, le 16 février 2022, du mandat révisé du CTI (E/RES/2022/2), et de l'entrée en vigueur du Règlement intérieur du CTI tel qu'il figure dans l'annexe III du document ECE/TRANS/294. Le Président a rappelé qu'à sa quatre-vingt-deuxième session, le CTI avait demandé à ses organes subsidiaires de l'informer de leurs intentions s'agissant de l'harmonisation de leur Règlement intérieur avec celui du CTI.

102. Le secrétariat a présenté le projet de règlement intérieur du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2022/14), élaboré en vue d'aider le SC.3 à examiner l'applicabilité du Règlement intérieur du CTI à ses sessions.

103. Le SC.3 a approuvé le projet de règlement intérieur (ECE/TRANS/SC.3/2022/14) et a recommandé au CTI de l'adopter.

XVII. Thème général de la soixante-septième session du Groupe de travail (point 16 de l'ordre du jour)

104. Le SC.3 a décidé que le thème général de sa soixante-septième session serait les activités d'atténuation des changements climatiques dans le domaine du transport par voie navigable.

105. Le SC.3 a décidé : a) de déplacer le thème « Faire face aux défis ayant trait au marché du travail et rendre le secteur plus attractif » à la soixante-troisième session du SC.3/WP.3 ; et b) que le thème de la soixante-deuxième session du SC.3/WP.3 serait les technologies de l'information, l'informatisation et les systèmes de transport intelligents.

XVIII. Liste provisoire des réunions prévues pour 2023 (point 17 de l'ordre du jour)

106. Le Groupe de travail a approuvé la liste provisoire suivante de réunions prévues en 2023 :

15-17 février 2023	Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (soixante-deuxième session) ;
3-5 juillet 2023	Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (soixante-troisième session) ;
11-13 octobre 2023	Groupe de travail des transports par voie navigable (soixante-septième session).

XIX. Questions diverses (point 18 de l'ordre du jour)

A. Cinquième manifestation d'étape du projet PLATINA 3

107. Le SC.3 a été informé par le secrétariat de la cinquième manifestation d'étape du projet PLATINA 3 (Plateforme pour la mise en œuvre du plan d'action NAIADES III) qui aurait lieu les 19 et 20 octobre 2022 à Budapest et serait accueillie par la Commission du Danube.

B. Conférence sur les services d'information du Danube de 2022

108. Le SC.3 a été informé par le secrétariat que l'édition 2022 de la Conférence sur les services d'information du Danube se tiendrait les 14 et 15 décembre 2022 à Bucarest.

XX. Adoption du rapport (point 19 de l'ordre du jour)

109. Conformément à la pratique établie et à la décision du CTI (document ECE/TRANS/156, par. 6), le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa soixante-sixième session sur la base d'un projet établi par le Président avec le concours du secrétariat.

110. Conformément aux procédures spéciales de prise de décisions lors de réunions officielles avec participation à distance adoptées par le Comité exécutif le 5 octobre 2020, les décisions prises lors de la session ont été diffusées dans toutes les représentations permanentes à Genève pour approbation tacite sous un délai de soixante-douze heures par les délégations participant à la session. La procédure d'approbation tacite a pris fin le jeudi 27 octobre 2022 à 18 heures (HEC) sans qu'aucune objection n'ait été soulevée. Les décisions prises lors de cette réunion sont donc considérées comme adoptées. Des informations relatives à la procédure d'approbation tacite sont affichées sur le site Web de la CEE à l'adresse <https://unece.org/silence-procedure>.